

STAATSCOURANT

Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.

Nr. 17495

12 april 2016

Advies Raad van State inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur tot vaststelling van een wijziging van het Besluit burgerluchthavens en de Regeling Toezicht Luchtvaart in verband met aanvullende bepalingen voor de ruimtelijke indeling van beperkingengebieden in luchthavenbesluiten en ten aanzien van de aanwijzing van luchtvaartuigen die mogen opstijgen of landen van een terrein niet zijnde een luchthaven en enkele overige wijzigingen

Nader Rapport

11 maart 2016
IenM/BSK-2016/30822
Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Aan de Koning

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 2 december 2015, nr. 2015002129, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde ontwerp van een algemene maatregel van bestuur rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 27 januari 2016, nr. W14.15.0419/IV, bied ik U hierbij aan.

Het ontwerp geeft de Afdeling advisering van de Raad van State geen aanleiding tot het maken van inhoudelijke opmerkingen.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om het ontwerpbesluit op een drietal punten aan te passen. Ten eerste is aan artikel 13, tweede lid, van het Besluit burgerluchthavens een onderdeel toegevoegd, grotendeels gelijkluidend aan de nieuwe bepaling van de artikelen 14, tweede lid, onderdeel c, en 15, tweede lid, onderdeel c. Onbedoeld was dit onderdeel nog niet in het ontwerpbesluit opgenomen. De toevoeging is van belang omdat hiermee wordt voorkomen dat alle bomen en struiken in het veiligheidsgebied getopt of gekapt moeten worden. Deze consequentie wordt onevenredig zwaar geacht. De twee bestaande uitzonderingen op het verbod op obstakels zien op obstakels die zijn opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een bouwvergunning of een aanlegvergunning, of waarvoor vóór inwerkingtreding van het luchthavenbesluit een dergelijke vergunning is verleend. Omdat bomen en struiken niet overeenkomstig een bouwvergunning of aanlegvergunning worden geplant, zijn deze uitzonderingen niet van toepassing. Alleen als na een beoordeling blijkt dat een boom of struik een onaanvaardbaar risico oplevert voor de vliegveiligheid, zal deze getopt of gekapt moeten worden.

Ten tweede wordt in de nieuwe artikelen 14, vierde lid, en 15, vierde lid, geen grondslag opgenomen om bij ministeriële regeling te bepalen op welke wijze bomen en struiken die in een beperkingengebied niet zijn toegestaan, worden aangeduid. De consequentie van het moeten aanduiden van deze bomen en struiken in een luchthavenbesluit heeft namelijk tot gevolg dat een luchthavenbesluit telkens gewijzigd moet worden als een boom of struik dusdanig is gegroeid dat deze na verloop van tijd alsnog een onaanvaardbaar risico oplevert. Voor de uitvoering en handhaving van de artikelen 14 en 15 is het aanduiden van bomen en struiken in een luchthavenbesluit niet noodzakelijk. Voor de ruimtelijke doorwerking van een luchthavenbesluit brengen gemeenten hun bestemmingsplan hiermee in overeenstemming. Zodoende is duidelijk ten aanzien van welke gebieden beperkingen gelden. Indien de Inspectie Leefomgeving en Transport beoordeelt dat een boom of struik in een beperkingengebied een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert of leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven, wordt dit aan de gemeente doorgegeven. In het kader van de handhaving van het bestemmingsplan spreekt de gemeente vervolgens de eigenaar of beheerder van de boom of struik aan om maatregelen te nemen.

Ten derde is artikel III gewijzigd om de inwerkingtreding van dit ontwerpbesluit, met uitzondering van artikel I, onderdelen A, G en H, aan te laten sluiten bij de vaste verandermomenten voor regelgeving.



De nota van toelichting is naar aanleiding van bovengenoemde onderwerpen in overeenstemming gebracht en is verder aangepast om ten aanzien van de wijziging van artikel 16, tweede lid, van het Besluit burgerluchthavens de procedure met betrekking tot de studie naar de vogelaantrekkende werking van een voorgenomen bestemming of grondgebruik te verduidelijken.

Ik moge U hierbij het gewijzigde ontwerpbesluit en de gewijzigde nota van toelichting doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma.



Advies Raad van State

No. W14.15.0419/IV
's-Gravenhage, 27 januari 2016

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 2 december 2015, no.2015002129, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit burgerluchthavens en de Regeling Toezicht Luchtvaart in verband met aanvullende bepalingen voor de ruimtelijke indeling van beperkingengebieden in luchthavenbesluiten en ten aanzien van de aanwijzing van luchtvaartuigen die mogen opstijgen of landen van een terrein niet zijnde een luchthaven en enkele overige wijzigingen, met nota van toelichting.

Het ontwerpbesluit geeft de Afdeling advisering van de Raad van State geen aanleiding tot het maken van inhoudelijke opmerkingen. De Afdeling geeft U in overweging dienovereenkomstig te besluiten.

Gelet op artikel 26, zesde lid jo vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, is de Afdeling van oordeel dat openbaarmaking van dit advies achterwege kan blijven.

De vice-president van de Raad van State,
J.P.H. Donner.



Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Besluit van ... tot wijziging van het Besluit burgerluchthavens en de Regeling Toezicht Luchtvaart in verband met aanvullende bepalingen voor de ruimtelijke indeling van beperkingengebieden in luchthavenbesluiten en ten aanzien van de aanwijzing van luchtvaartuigen die mogen opstijgen of landen van een terrein niet zijnde een luchthaven en enkele overige wijzigingen

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 27 november 2015, nr. IENM/BSK-2015/108063, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op bijlage 14, deel I, van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, de artikelen 8.44, vierde lid, 8.47, derde lid, 8a.50, eerste lid, 8a.51, eerste lid, van de Wet luchtvaart en artikel 17, derde lid, van de Luchtvaartwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit burgerluchthavens wordt als volgt gewijzigd:

A

1. In de alfabetische rangschikking van artikel 1, eerste lid, worden de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

> *gemotoriseerd schermvliegtuig:* schermvliegtuig, zijnde een zweeftoestel zonder starre hoofdstructuur dat kan worden gedragen en slechts kan worden gestart en geland door gebruik te maken van de benen van de bestuurder, dat over een motor beschikt;
> *schermzweeftoestel:* ongemotoriseerd schermvliegtuig, zijnde een zweeftoestel zonder starre hoofdstructuur dat kan worden gedragen en slechts kan worden gestart en geland door gebruik te maken van de benen van de bestuurder;
> *zeilvliegtuig:* zweeftoestel met een starre hoofdstructuur, dat kan worden gedragen en slechts gestart en geland kan worden door gebruik te maken van de benen van de bestuurder;
> *zweefvliegtuig:* zweeftoestel met vaste vleugel, zijnde een luchtvaartuig zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aërodynamische reactiekrachten waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor;.

2. In de alfabetische rangschikking van artikel 1, eerste lid, wordt eveneens de volgende begripsbepaling ingevoegd:

> *nood- of voorzorgslanding:* onvermijdbare landing van een luchtvaartuig op land of op water in het geval dat het voortzetten van de vlucht niet langer mogelijk dan wel niet langer veilig is;.

B

In artikel 8, onderdeel a, wordt ‘van het einde van de baan’ gewijzigd in: van de uiteinden van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt.

C

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt een ‘1.’ geplaatst.

2. In het eerste lid, onderdeel h, wordt ‘rondom het luchthavengebied’ gewijzigd in: rondom de start- en landingsbaan.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:



2. Het eerste lid, onderdelen e, g, h en i, is niet van toepassing op een luchthavenbesluit voor een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door helikopters.

D

Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt ‘object’ gewijzigd in: obstakel.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Het eerste lid geldt niet indien:
   a. het obstakel is opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit,
   b. vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit voor het obstakel een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit is verleend, of
   c. het obstakel een boom of struik betreft tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven of Luchtverkeersleiding Nederland beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert of leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven.

3. Onder vernummering van het derde lid tot vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. Artikel 13, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

4. Het vierde lid komt te luiden:

4. Bij ministeriële regeling wordt bepaald op welke wijze het gebied, bedoeld in het eerste lid, wordt vastgesteld en worden nadere regels gesteld over de wijze waarop bomen en struiken die overeenkomstig het tweede lid, onderdeel c, niet zijn toegestaan binnen dat gebied worden aangeduid.

E

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt ‘object’ gewijzigd in: obstakel.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Het eerste lid geldt niet indien:
   a. het obstakel is opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit,
   b. vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit voor het obstakel een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit is verleend, of
   c. het obstakel een boom of struik betreft tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven of Luchtverkeersleiding Nederland beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de goede werking van de apparatuur, bedoeld in het eerste lid, oplevert.

3. Onder vernummering van het derde lid tot vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. Artikel 13, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

4. Het vierde lid komt te luiden:

4. Bij ministeriële regeling wordt bepaald op welke wijze het gebied, bedoeld in het eerste lid, wordt vastgesteld en worden nadere regels gesteld over de wijze waarop bomen en struiken die overeenkomstig het tweede lid, onderdeel c, niet zijn toegestaan binnen dat gebied worden aangeduid.

F

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt ‘rond het luchthavengebied’ gewijzigd in: rondom de start- en landingsbaan.



2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Het eerste lid geldt niet:
   a. voor zover het gebruik of de bestemming rechtmatig was op de dag vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit, of
   b. wanneer op basis van een studie naar de vogelaantrekkende werking kan worden geconcludeerd dat het gebruik of de bestemming geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert.

3. Er wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende:

3. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld omtrent de wijze waarop de studie, bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, wordt uitgevoerd.

G

Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel h wordt ‘zweeftoestellen’ gewijzigd in: gemotoriseerde schermvliegtuigen en zweefvliegtuigen.

2. In onderdeel i vervalt de zinsnede ‘voor zover het betreft de landing daarvan’.

3. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel n door een puntkomma, worden drie onderdelen toegevoegd, luidende:

o. luchtvaartuigen die een nood- of voorzorgslanding maken of hebben gemaakt;
p. schermzweeftoestellen;
q. zeilvliegtuigen.

H

Artikel 21 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b komt te luiden: gemotoriseerde schermvliegtuigen;.

2. Onderdeel c komt te luiden: zweefvliegtuigen;.

ARTIKEL II

De Regeling Toezicht Luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 158 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

Aanvraag ontheffing ex artikel 8a.51 Wet luchtvaart en toestemming luchtvaartvertoningen en luchtvaartwedstrijden

2. Het eerste lid, onderdelen b en c, komt te luiden:

b. een verzoek om een ontheffing van de verbodsbepaling van artikel 8.1a, eerste lid, Wet luchtvaart, indien een terrein, niet zijnde een luchthaven, zal worden gebruikt.
c. een schriftelijke verklaring van de burgemeester van elke gemeente waar de vertoning of de wedstrijd zal worden gehouden, dat daartegen geen bezwaar bestaat.

B

Artikel 158a vervalt.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, met uitzondering van artikel I, onderdelen A, subonderdeel 2, G en H, dat



in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,



NOTA VAN TOELICHTING

I. Inleiding

Op 1 november 2009 is de Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (Stb. 2008, 561), (hierna: Wet RBML) en het daarop gebaseerde Besluit burgerluchthavens (hierna: BBL) en de Regeling burgerluchthavens in werking getreden.

Door de Wet RBML is in de Wet luchtvaart een nieuw stelsel van milieunormen opgenomen en zijn bepaalde taken en bevoegdheden voor burgerluchthavens gedecentraliseerd naar de provincies. In het kader van de voorbereiding van een aantal luchthavenbesluiten op grond van de nieuwe regelgeving is gebleken dat het BBL op een aantal punten aanvulling en wijziging behoeft. Voorts heeft de praktijk rond de verlening door provincies van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen door luchtvaartuigen uitgewezen dat de betreffende regelgeving voor bepaalde categorieën luchtvaartuigen kan worden vereenvoudigd. In de praktijk is bovendien gebleken dat een aantal categorieën luchtvaartuigen ontbreekt in de in het BBL aangewezen categorieën luchtvaartuigen waarop het verbod, neergelegd in artikel 8.1a, eerste lid, van de Wet luchtvaart, om op te stijgen of te landen anders dan van of op een luchthaven niet van toepassing is. Naar aanleiding van deze ervaringen met de nieuwe regelgeving wordt het BBL door het onderhavige besluit op een aantal punten gewijzigd.

Voorts is geconstateerd dat de Regeling Toezicht luchtvaart op een enkel punt wijziging behoeft.

II. Wijziging van het BBL

1. Aanvullingen en wijziging van het BBL op basis van ervaringen met het vaststellen van luchthavenbesluiten.

1.1 Aanvulling algemene bepalingen (Artikel I, onderdeel A)

De met dit besluit aangebrachte wijzigingen in de artikelen 20 en 21 van het BBL, maken het noodzakelijk een aantal begripsbepalingen toe te voegen aan artikel 1. De omschrijving van het begrip ‘nood-of voorzorgslanding’ hangt samen met de wijziging van artikel 20 van het BBL middels artikel I, onderdeel G, van dit besluit. Kern van het uitvoeren van een nood- of voorzorgslanding is de onvermijdbaarheid hiervan.

1.2 Wijziging van de aanduiding van de ligging van de handhavingspunten met een grenswaarde voor de geluidbelasting (Artikel I, onderdeel B)

Voor elke luchthaven waarvoor een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld, moeten in dat besluit in ieder geval handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidbelasting worden vastgesteld aan beide zijden in het verlengde van de start- en landingsbaan. Op grond van het BBL, zoals dat luidde op de dag vóór de inwerkingtreding van dit besluit dienden in het luchthavenbesluit deze punten ‘op 100 meter van het einde van de baan’ te worden vastgelegd. Deze formulering leidde in de praktijk tot onduidelijkheid. Per luchthaven wordt immers gewerkt met verschillende startpunten en drempels op een baan. Om die onduidelijkheid weg te nemen en te zorgen voor een eenduidige uitleg van de bepaling is in het onderhavige besluit de formulering ‘van het einde van de baan’ gewijzigd in ‘van de uiteinden van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt’.

1.3 Wijziging van de aanduiding van de ligging van het gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik en aanvulling van de uitzonderingsmogelijkheden op de ruimtelijke regels in dat gebied (Artikel I, onderdelen C en F)

Artikel 9 van het BBL bepaalt welke ruimtelijke beperkingengebieden het luchthavenbesluit in ieder geval dient te bevatten. Op grond van het eerste lid, onderdeel h, van dat artikel dient bij een luchthaven met een instrumentbaan categorie I, II of III, een gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik te worden vastgesteld. Artikel 16 van het BBL bepaalt vervolgens welke ruimtelijke beperkingen in dit gebied gelden.

Op grond van het BBL, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, is het gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik een gebied van 6 kilometer *rondom het luchthavengebied*. Het luchthavengebied is echter geen vast-

staand gegeven en kan in de loop der tijd groter of kleiner worden. Dit zou betekenen dat bij een nieuw luchthavenbesluit, het gebied met beperkingen voor vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik ook zou moeten worden vergroot of verkleind. Dit wordt onwenselijk geacht. De omvang van het luchthavengebied bepaalt immers niet de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven. Bepalende factor daarvoor is de omvang en inrichting van de start- en landingsbaan. Wijziging daarvan komt in de praktijk minder voor. Om die reden is in dit besluit de aanduiding van het gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebied in artikel 9, eerste lid, onderdeel h, en in de aanhef van het eerste lid van artikel 16 in die zin aangepast dat het gebied voortaan wordt vastgesteld *rondom de start- en landingsbaan*.

Artikel 16, eerste lid, vermeldt een aantal vormen van vogelaantrekkende bestemmingen of grondgebruik die in een straal van 6 kilometer rond de start- en landingsbaan van de luchthaven niet zijn toegestaan. Deze beperking op de omgeving van de luchthaven is ingesteld omdat vogels een groot gevaar voor landende en startende vliegtuigen kunnen vormen. Vogels moeten als risicovol worden bestempeld als ze solitair of in groepsverband vliegend, bij een botsing ernstige schade aan het vliegtuig kunnen veroorzaken.

Artikel 16, tweede lid, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, bepaalt dat het verbod op een categorie grondgebruik of bestemming niet van toepassing is als dit gebruik of deze bestemming rechtmatig was op de dag voor de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit. Nieuwe bestemmingen of grondgebruik in deze categorieën zijn derhalve niet toegestaan. In de praktijk blijkt dit regime te strikt en is een versoepeling van het regime mogelijk zonder dat het risico op vogelaanvaringen in de directe omgeving van de luchthaven onaanvaardbaar wordt vergroot.
De toevoeging van onderdeel b aan artikel 16, tweede lid, betekent een nieuwe uitzondering op de regel dat geen nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen of grondgebruik zijn toegestaan. Een nieuwe bestemming of grondgebruik is toegestaan indien uit een studie blijkt dat de vogelaantrekkende werking van de nieuwe bestemming of grondgebruik zo gering is dat deze geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert. De mate van vogelaantrekkende werking van de voorgenomen nieuwe ontwikkeling zal sterk afhangen van de soort van activiteit en van locatie en de afstand tot de (baan van de) luchthaven.
Het is de initiatiefnemer van een in het eerste lid opgenomen categorie grondgebruik of bestemming die de studie naar de vogelaantrekkende werking zal moeten uitvoeren. De initiatiefnemer zal moeten aantonen dat ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling het risico op vogelaanvaringen niet toeneemt. De gemeente is de instantie die bestemmingsplannen vaststelt en handhaaft. Activiteiten mogen niet in strijd met het bestemmingsplan plaatsvinden. Bij het aanvragen van een vergunning voor mogelijk vogelaantrekkende activiteiten is de gemeente het bevoegd gezag voor toetsing aan het bestemmingsplan. De gemeente zal derhalve moeten beslissen of uit de studie blijkt dat de voorgenomen activiteit al dan niet leidt tot een onaanvaardbaar risico op vogelaanvaringen voor vliegtuigen.

Artikel 16, derde lid, biedt de mogelijkheid om in de Regeling burgerluchthavens nadere regels te stellen omtrent de wijze waarop de vogelstudie moet worden uitgevoerd. Van die mogelijkheid wordt gebruik gemaakt als blijkt dat de vogelstudies die worden gehanteerd bij de beoordeling van de afwijking van het bepaalde in het eerste lid, van een onvoldoende niveau zijn.

1.4 Wijziging van het aantal vast te stellen beperkingengebieden in verband met de vliegveiligheid in het luchthavenbesluit voor een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door helikopters (Artikel I, onderdeel C)

Bij de ontwikkeling van de regelgeving voor de beperkingengebieden die verplicht moeten worden opgenomen in een luchthavenbesluit, is er vanuit gegaan dat voor helikopterluchthavens luchthavenregelingen zouden worden vastgesteld. In de praktijk is echter gebleken dat voor een aantal helikopterluchthavens het vaststellen van een luchthavenbesluit noodzakelijk is. Artikel 9 van het BBL bevat de verplichting een groot aantal beperkingengebieden ten behoeve van de vliegveiligheid in het luchthavenbesluit op te nemen. Deel II (*Heliports*) van bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart[1] schrijft het opnemen van het merendeel van deze beperkingengebieden echter niet voor bij helikopterluchthavens.
Teneinde de regelgeving voor helikopterluchthavens in overeenstemming te brengen met de internationale bepalingen op dit punt, is aan artikel 9 een tweede lid toegevoegd. Daarin is bepaald dat voor helikopterluchthavens geen ruimtelijke beperkingengebieden behoeven te worden vastgesteld in verband met veiligheid (eerste lid, onderdeel e), hoogtebeperkingen voor de goede werking van apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding (eerste lid, onderdeel g) en vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik (eerste lid, onderdeel h). Evenmin behoeft om die reden nog een laserstraalvrij gebied (eerste lid, onderdeel i) te worden vastgesteld. Ongewijzigd

[1] Het op 7 december 1944 tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, Trb. 1973, nr. 109.

blijft dat voor helikopterluchthavens een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid, een zogenaamd obstakelgebied, dient te worden vastgesteld.

1.5 Aanvulling van de uitzonderingsmogelijkheden op de ruimtelijke regels in het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid (Artikel I, onderdeel D)

Artikel 14, eerste lid, van het BBL bepaalt dat in het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid geen obstakels aanwezig mogen zijn die hoger zijn dan de op die locatie geldende maximale waarden. Op grond van artikel 14, tweede lid, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, geldt het verbod niet voor obstakels die reeds zijn opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een bouw- of aanlegvergunning of indien een dergelijke vergunning al is verleend voor de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit. Echter, niet alle obstakels die door de vlakken met hoogtebeperkingen heen steken, zijn opgericht, geplaatst of aangelegd met een bouw- of aanlegvergunning. Dit geldt bijvoorbeeld voor bomen en struiken. Op grond van artikel 14, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, zouden alle bomen en struiken die door een vliegveiligheidsvlak steken, getopt of gekapt dienen te worden. Hoewel dergelijke bomen en struiken in sommige gevallen hinder kunnen veroorzaken voor de vliegveiligheid of kunnen leiden tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van een luchthaven, vergelijkbaar met andere obstakels zoals bouwwerken, wordt een dergelijke consequentie onevenredig zwaar geacht.

De ruimtelijke beperkingen in het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid vinden hun grondslag in de bepalingen van hoofdstuk 4 van deel I (*Aerodrome Design and Operations*) van bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart. Gebleken is dat het ruimtelijke regime in artikel 14, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, een te enge vertaling van de desbetreffende verdragsbepalingen bevatte. Artikel 4.2.21 van bijlage 14 laat immers toe dat een bestaand obstakel aanwezig is in een gebied met hoogtebeperkingen indien het zich bevindt in de schaduw van een reeds bestaand obstakel of indien uit een veiligheidstudie is gebleken dat het obstakel geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert of niet leidt tot ernstige operationele beperkingen voor de luchthaven. Gelet op artikel 4.2.18 van bijlage 14 geldt wel als voorwaarde dat een dergelijk obstakel zich dan niet in het gebied van de *inner approach surface*, de *inner transitional surface* of de *balked landing surface* mag bevinden. Deze dicht bij de baan gelegen gebieden zijn dermate kritisch en belangrijk voor de veiligheid van het vliegverkeer dat doorsnijdingen van de hoogtebeperkingen in deze gebieden niet toegestaan zijn.

In verband met de hierboven genoemde verdragsbepalingen is aan het tweede lid van artikel 14 een onderdeel c toegevoegd. Op grond daarvan zijn bomen en struiken in het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid toegestaan tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport beoordeelt dat deze bomen en struiken een onaanvaardbaar risico opleveren voor de vliegveiligheid of leiden tot ernstige operationele beperkingen voor de luchthaven. De beoordeling vindt plaats nadat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) door een de luchthavenexploitant of de LVNL met een brief om een beoordeling van de veiligheidssituatie wordt gevraagd. Bij deze beoordeling neemt de ILT de bovengenoemde verdragsbepalingen in acht. Op het moment dat beoordeeld wordt dat het steken van een boom of struik door het vliegveiligheidsvlak daadwerkelijk een onaanvaardbaar risico oplevert voor de vliegveiligheid of leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven, dan kan de luchthavenexploitant of LVNL met de formele constatering per brief door de ILT, de betreffende gemeente – vanwege de ruimtelijke doorwerking van beperkingengebieden in bestemmingsplannen – verzoeken handelend op te treden. De eigenaar of beheerder van deze boom of struik wordt vervolgens door de gemeente erop aangesproken dat door middel van het snoeien of kappen van een boom of struik de gevaarlijke situatie of de hinder kan worden weggenomen.

In de praktijk zal de toevoeging aan artikel 14, tweede lid, van belang zijn voor luchthavenbesluiten die na de inwerkingtreding van dit besluit zullen worden vastgesteld.

De beoordeling door de ILT kan, in het geval van een luchthavenbesluit voor een burgerluchthaven van regionale betekenis, onderdeel uitmaken van de verklaring veilig gebruik luchtruim die, op grond van artikel 8.49 Wet luchtvaart, door de ILT moet worden verstrekt voordat het luchthavenbesluit in werking kan treden. Bij het opstellen van een luchthavenbesluit voor een burgerluchthaven van nationale betekenis vormt de advisering door de ILT onderdeel van de reguliere voorbereidingsprocedure.

Voor de leesbaarheid is ervoor gekozen om in het tweede lid alle uitzonderingen op de hoofdregel van het eerste lid uit te schrijven. In het nieuwe derde lid van artikel 14, dat in de plaats komt van het oude tweede lid, kan daardoor worden volstaan met het van overeenkomstige toepassing verklaren van artikel 13, derde lid.

Tot slot is in artikel 14, eerste lid, de term object vervangen door de term obstakel. Dit betreft een



technische wijziging teneinde het gebruik van het begrip obstakel in het BBL te uniformeren. Obstakel wordt in artikel 1 van het BBL omschreven als: object dat zich boven het maaiveld bevindt en zich niet voortbeweegt.

Het nieuwe artikel 14, vierde lid, onderdeel b, bepaalt verder dat bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld over de wijze waarop een boom of struik waarvan beoordeeld is dat deze een onaanvaardbaar risico oplevert voor de vliegveiligheid of leidt tot operationele beperkingen van de luchthaven, wordt aangeduid op de kaart van het gebied met hoogtebeperkingen voor de vliegveiligheid. Indien het om een solitaire boom of struik gaat wordt die met een X op de kaart aangeduid. Indien het om meerdere bomen of struiken gaat, wordt dit aangeduid door middel van arcering van het desbetreffende gebied op de kaart.

1.6 Aanvulling van de uitzonderingsmogelijkheden op de ruimtelijke regels in het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van de apparatuur voor de luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding (Artikel I, onderdeel E)

Artikel 15, eerste lid, bepaalt dat er in het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding geen obstakel is toegestaan dat hoger is dan de maximaal toegestane hoogte op een locatie. Op grond van artikel 15, tweede lid, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, gold dit verbod niet indien het obstakel reeds was opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een bouw- of aanlegvergunning. Dit betekent dat voor obstakels zonder bouw- of aanleggunning, zoals bomen en struiken, die hoger zijn dan de maximaal toegestane hoogte, gold dat zij moesten worden verwijderd, verlaagd of afgetopt. Er is op grond van het regime met ruimtelijke beperkingen in artikel 15 zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, geen mogelijkheid een zodanig obstakel, dat reeds aanwezig is bij het inwerkingtreden van het luchthavenbesluit, toch te laten staan indien het geen onaanvaardbare verstoring veroorzaakt van de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding. In lijn met de wijziging van artikel 14, tweede lid, is dat echter wel gewenst. Daarom is in het tweede lid van artikel 15 een nieuw onderdeel c ingevoegd dat bepaalt dat het verbod van het eerste lid niet geldt tenzij de ILT constateert dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding oplevert. Voor een nadere toelichting op deze nieuwe uitzondering wordt verwezen naar paragraaf 1.5.

In artikel 15, eerste lid, is de term object vervangen door de term obstakel. Dit betreft een technische wijziging teneinde het gebruik van het begrip obstakel in het BBL te uniformeren. Obstakel wordt in artikel 1 van het BBL omschreven als: object dat zich boven het maaiveld bevindt en zich niet voortbeweegt.

Voor de leesbaarheid is ervoor gekozen in het tweede lid thans alle uitzonderingen op de hoofdregel in het eerste lid, uit te schrijven. In het nieuwe derde van artikel 15, dat in de plaats komt van het oude tweede lid, kan daardoor worden volstaan met het van overeenkomstige toepassing verklaren van artikel 13, derde lid.

Artikel 15, vierde lid, is aangevuld met onderdeel b. In dat onderdeel is bepaald dat in een ministeriële regeling, zijnde de Regeling burgerluchthavens, zal worden geregeld op welke wijze de boom of struik die een onaanvaardbaar risico vormt voor de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding, wordt aangeduid op de kaart van het gebied met hoogtebeperkingen voor deze apparatuur. Op zichzelf staande bomen of struiken, die door een gebied met hoogtebeperkingen steken en dienen te worden verwijderd of getopt, worden met een X op de kaart aangeduid. Indien het gaat om meerdere bomen of struiken, geclusterd in een bepaald gebied, wordt dit aangegeven met arcering van dit gebied op de kaart.

2. Wijziging van het BBL op basis van de praktijk van provincies bij het verlenen van ontheffingen voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen door bepaalde categorieën luchtvaartuigen (artikel I, onderdelen H en I)

Door de Wet RBML is in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart de bevoegdheid voor gedeputeerde staten opgenomen om voor bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen luchtvaartuigen een ontheffing te verlenen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein, niet zijnde een luchthaven. In artikel 21 van het BBL zijn de luchtvaartuigen aangewezen waarvoor een dergelijke ontheffing kan worden verleend. In dat artikel, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, werden ondermeer de categorieën vrije ballonnen bestemd en ingericht voor bemande vluchten (onderdeel b) en zweeftoestellen (onderdeel c) genoemd.

Op grond van de bepalingen bij en krachtens de Wet luchtvaart hebben vrije ballonnen, schermzweef-

toestellen en zeilvliegtuigen een bijzondere positie. Luchthavens die uitsluitend door deze categorieën luchtvaartuigen worden gebruikt zijn namelijk op grond van artikel 18 van de Regeling burgerluchthavens vrijgesteld van de verplichting om een luchthavenregeling te hebben. Als voorwaarden gelden wel dat voor het gebruik van een terrein als luchthaven een verklaring van geen bezwaar is afgegeven door de burgemeester van de gemeente waar de desbetreffende luchthaven zich bevindt en dat de gebruiker aan de inspecteur-generaal van de ILT meldt voor welke luchthaven een verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Verder geldt dat de landing van deze categorieën luchtvaartuigen op grond van artikel 20 (onderdelen h en i) van het BBL, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, is vrijgesteld van de verplichting, neergelegd in artikel 8.1a, eerste lid van de Wet luchtvaart, om uitsluitend te mogen starten en landen vanaf een luchthaven. Het vorenstaande betekent in de praktijk dat vrije ballonnen, schermzweeftoestellen en zeilvliegtuigen overal mogen landen, maar niet overal mogen starten. Voor zover de start buiten een luchthaven plaatsvindt, diende op basis van dit stelsel een ontheffing bij gedeputeerde staten te worden aangevraagd voor het tijdelijk en uitzonder gebruik van een terrein, niet zijnde een luchthaven. Dit stelsel van regels werd in de praktijk als erg onduidelijk en onbevredigend ervaren. De procedure rond de verlening van de ontheffing bracht bovendien de nodige administratieve lasten met zich mee. In overleg met de provincies en de desbetreffende belangenorganisaties van gebruikers is besloten deze praktijk te vereenvoudigen en voortaan ook de start van een vrije ballon, schermzweeftoestel en zeilvliegtuig buiten een luchthaven toe te staan zonder dat voor het gebruik van een terrein voor de start nog een ontheffing moet worden verleend door gedeputeerde staten van de desbetreffende provincie. Om te borgen dat de te gebruiken startterreinen wel aan bepaalde veiligheidseisen voldoen, zullen dergelijke eisen in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen worden opgenomen nadat hiervoor door middel van een wijziging van de Wet luchtvaart een grondslag is gecreëerd. De wijziging van de artikelen 20 en 21 van het BBL zal daarom op een later tijdstip in werking treden (zie ook paragraaf IX).

Een en ander leidt ertoe dat artikel 20, onderdeel h, van het BBL zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, in die zin is gewijzigd dat dit onderdeel niet langer geldt voor schermzweeftoestellen en voor zeilvliegtuigen. Op grond van artikel 20, onderdeel h, blijft voor de overige zweeftoestellen (gemotoriseerde schermvliegtuigen en zweefvliegtuigen) de landing vrijgesteld van de verplichting deze uit te voeren op een luchthaven. Door het opnemen van de schermzweeftoestellen en de zeilvliegtuigen in artikel 20, onderdelen p en q, is bewerkstelligd dat deze categorieën luchtvaartuigen in het geheel zijn vrijgesteld van de in artikel 8.1a, eerste lid, van de Wet luchtvaart opgenomen verplichting om te starten en landen vanaf een luchthaven. Voor vrije ballonnen is hetzelfde bewerkstelligd door in artikel 20, onderdeel i, zoals dat luidde op de dag voor inwerkingtreding van dit besluit, de tekst ‘voor zover het betreft de landing daarvan’ te schrappen.

Vanwege het nieuwe stelsel voor vrije ballonnen, schermzweeftoestellen en zeilvliegtuigen zijn in artikel 21, onderdelen b en c, van het BBL, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, de categorieën vrije ballonnen en zweeftoestellen verwijderd en vervangen door de overige categorieën zweeftoestellen waarvoor het nieuwe stelsel niet gaat werken, te weten gemotoriseerde schermvliegtuigen en zweefvliegtuigen.

3. Toevoegen categorie luchtvaartuigen aan artikel 20 van het BBL op basis van ervaringen in de praktijk (Artikel I, onderdeel G)

Artikel 20 van het BBL wijst de categorieën van luchtvaartuigen aan waarvoor het verbod, in artikel 8.1a, eerste lid, van de Wet luchtvaart, om met een luchtvaartuig op te stijgen of te landen anders dan van of op een luchthaven, niet geldt. Het is noodzakelijk gebleken deze opsomming uit te breiden met luchtvaartuigen die een noodlanding of voorzorgslanding maken of hebben gemaakt. Dat is geschied door het toevoegen van onderdeel o aan artikel 20 van het BBL.
Voor luchtvaartuigen die een noodlanding of voorzorgslanding maken of hebben gemaakt was in de Wet luchtvaart en onderliggende regelgeving, zoals deze luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit wijzigingsonderdeel, geen voorziening opgenomen. Dit betekent dat het verboden was een noodlanding te maken op een terrein dat geen luchthaven is. In de praktijk komt dit echter wel voor, bijvoorbeeld bij een motorstoring. Daarnaast was het, in de gevallen waarin dit gelet op de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig, de weersomstandigheden en de gesteldheid van het terrein en de directe omgeving wel veilig had kunnen gebeuren, niet toegestaan om van deze locatie weer op te stijgen. Demonteren van het luchtvaartuig en vervoer over de weg was dan de enige optie.
Het komt in Nederland gemiddeld zo’n tien keer per jaar voor dat er een nood- of voorzorgslanding op een terrein buiten een luchthaven moet worden gemaakt. Redenen voor een nood- of voorzorgslanding kunnen gelegen zijn in een defect aan het luchtvaartuig of plotseling verslechterende weersomstandigheden, waardoor verder vliegen onverantwoord is.
Deze wijziging zal op een later bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip in werking treden als op basis van de Wet luchtvaart in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen aan de vrijstelling nadere regels en veiligheidseisen zijn verbonden. Dit betekent dat de bestaande situatie, waarin het



verboden is om na een noodlanding op te stijgen blijft bestaan, totdat de wijziging van artikel I, onderdeel G, in werking treedt.

III. Wijziging van de Regeling Toezicht luchtvaart

Artikel II bevat een wijziging van de Regeling Toezicht Luchtvaart. Dit betreft een aantal technische wijzigingen waarbij artikel 158 van deze regeling wordt aangepast aan de systematiek van de Wet luchtvaart. Artikel 158a kan daardoor komen te vervallen.

IV. Uitvoering en handhaving

Verantwoordelijkheden voor uitvoering en handhaving van artikel I, onderdelen D, E en F, wijzigen niet met de onderhavige wijziging van het BBL. De bepalingen van het BBL zullen door provincies en het rijk in acht worden genomen bij het vaststellen van toekomstige luchthavenbesluiten. De in luchthavenbesluiten opgenomen beperkingengebieden werken door via gemeentelijke bestemmingsplannen en andere instrumenten uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Daarmee liggen uitvoering, toezicht en handhaving primair bij de gemeenten. Toezicht op de bepalingen van de Wet luchtvaart is belegd bij de ILT en namens de minister kan de ILT handhavend optreden. Dit kan bijvoorbeeld geschieden op het moment dat door de ILT beoordeeld wordt dat het door een veiligheidsvlak steken van een boom of struik een onaanvaardbaar risico oplevert voor de vliegveiligheid of leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven.

De uitvoering van de wijzigingen in artikel I, onderdelen G en H, ligt bij provincies. Reeds vastgestelde provinciale luchthavenregelingen voor vrije ballonnen, schermzweeftoestellen en zeilvliegtuigen kunnen als gevolg van de vrijstelling in artikel 20 van het BBL worden ingetrokken. Provincies handhaven de bepalingen van de door de provincie vastgestelde luchthavenregelingen (bijvoorbeeld ten aanzien van gemotoriseerde schermvliegtuigen of zweefvliegtuigen). Ten aanzien van gemotoriseerde schermvliegtuigen en zweefvliegtuigen blijft het stelsel van artikel 21 met betrekking tot de afgifte op provinciaal niveau van een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (de zogenoemde TUG-ontheffing) bestaan. De ILT is namens de minister bevoegd handhavend op te treden als met deze luchtvaartuigen wordt opgestegen vanaf een ander terrein dan een luchthaven zonder dat hieraan voorafgaand een TUG-ontheffing is verleend.

V. Consultatie

De wijziging van de artikelen 20 en 21 van het BBL zijn in overleg met de provincies (Interprovinciale Contactgroep Luchtvaart) en de Vereniging van professionele ballonvaarders Nederland (PBN) en de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) voorbereid. Het IPO heeft bij brief van 14 oktober 2013 laten weten in te stemmen met de wijziging.

VI. Administratieve en bestuurlijke lasten en nalevingskosten

De vereenvoudiging van het stelsel voor vrije ballonnen, zeilvliegtuigen en schermzweeftoestellen levert een beperking op van administratieve en bestuurlijke lasten.
De aanvraag van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen voor starts met de genoemde luchtvaartuigen kostte de gebruikers de nodige tijd. Er moet bij de betreffende provincie voor meerdere terreinen een ontheffing worden aangevraagd omdat pas kort voor de start afhankelijk van de weersomstandigheden (windrichting en windsterkte) een bepaald terrein kan worden gekozen. Door het opnemen van de genoemde luchtvaartuigen in artikel 20 van het BBL, door middel van artikel I, onderdeel G, van dit besluit is dit niet meer nodig. Uitgaande van op dit moment 600 terreinen bedraagt de besparing aan administratieve lasten naar verwachting € 54.000 (2 uur per terrein x uurtarief van € 45) per jaar.
De behandeling van een aanvraag voor een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik kostte de betreffende provincie gemiddeld 4 uur. Hierin is meegenomen dat de provincie aan de gemeente waarin het terrein ligt toestemming vroeg voor het gebruik van dat terrein. Met de vrijstelling vervalt de taak van de provincies, hetgeen naar verwachting een besparing aan bestuurlijke lasten oplevert van € 108.000 (600 terreinen x 4 uur per terrein x uurtarief van € 45) per jaar.

De wijziging van het BBL leidt ook tot nieuwe nalevingskosten. De wijziging in artikel I, onderdeel F, van dit besluit maakt nieuw grondgebruik of een nieuwe bestemming mogelijk in het gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik indien uit een studie naar de vogelaantrekkende werking blijkt dat het nieuwe grondgebruik of de nieuwe bestemming geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert. Deze studie wordt uitgevoerd door of in opdracht van de initiatiefnemer van het nieuwe grondgebruik of de nieuwe bestemming. Door de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen is een vragenboom ontwikkeld aan

de hand waarvan kan worden bepaald of de nieuwe activiteit een significante vogelaantrekkende werking met zich meebrengt. Indien dit het geval is, zal nader onderzoek in een fauna-effectstudie plaats moeten vinden. De kosten voor het op adequate wijze invullen van de vragenboom bedraagt ongeveer € 5.000,–. Indien hieruit blijkt dat een nadere vogelstudie noodzakelijk is, zijn de kosten hiervan gemiddeld € 25.000,–, maar dit is deels afhankelijk van de schaalgrootte van de voorgenomen activiteit. De kosten voor de studie zijn voor rekening van degene die een nieuwe bestemming of nieuw grondgebruik wenst te vestigen in het gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik.

VII. Internetconsultatie

Het ontwerpbesluit is in de periode van 5 augustus tot en met 1 september 2014 opengesteld voor openbare internetconsultatie. Doel van deze consultatie was burgers en bedrijven te informeren over de in voorbereiding zijnde regelgeving en hen de gelegenheid te bieden een reactie te geven op het gehele ontwerpwijzigingsbesluit en onderliggende regelgeving. Daarbij is erop gewezen dat het ontwerpbesluit deels implementatie betreft van internationale regelgeving en er in zoverre geen nationale beleidsruimte bestaat. De internetconsultatie heeft tot 5 reacties geleid, waarvan 4 openbaar. Het betreffen reacties van drie particulieren en van drie brancheorganisaties, te weten van de Aircraft Owners & Pilot Association (AOPA) en een gecombineerde reactie van de PBN en de KNVvL en. De bovengenoemde reacties hebben niet geleid tot aanpassing van dit besluit.

Artikel I, onderdelen D, E en F

De wijziging van de artikelen 14 en 15 van het BBL wordt door een particulier onderschreven. Een andere particulier merkte op dat met betrekking tot de wijziging van artikel 16 de bewijslast niet bij de persoon of instelling zou moeten liggen die in de aanvliegroute gevestigd is. Voorts zou bij de vaststelling van routes moeten worden gekozen voor de route waarbij er geen extra dieren worden gedood en de overlast voor de omwonenden minimaal is. In reactie hierop wordt aangegeven dat voorafgaand aan de vaststelling van aan- en uitvliegroutes van luchthavens aspecten als vliegveiligheid en hinderbeperking altijd worden onderzocht en een belangrijke rol spelen bij de keuze voor een bepaalde route. De onderhavige wijziging van het BBL brengt daar geen verandering in. Een andere reactie van een particulier zag erop dat het besluit een kaart mist waarop de gebieden zijn weergegeven waarop de wijzigingen betrekking hebben. De wijziging van de artikelen 14, 15 en 16 van het BBL betreffen echter aanpassing van algemeen verbindende voorschriften die in acht moeten worden genomen bij het opstellen van een luchthavenbesluit. Pas bij het opstellen van deze luchthavenbesluiten kunnen de gebieden waar de regels betrekking op hebben, in kaart worden gebracht.
Tot slot vroegen de PBN en de KNVvL naar aanleiding van de wijziging van artikel 16 waarom in dit artikel gesteld wordt dat het gebruiken van een terrein niet is toegestaan als dit afwijkt van de bestemming. Naar aanleiding van deze reactie kan worden aangegeven dat de term 'bestemming' in het nieuwe onderdeel b van artikel 16, tweede lid, betrekking heeft op een ruimtelijke bestemming met vogelaantrekkende werking als bedoeld in artikel 16, eerste lid, en niet op een bestemming van het terrein tot luchthaven.

Artikel I, onderdelen G en H

Deze wijzigingen worden door de genoemde brancheorganisaties en een particulier ondersteund. Een andere particulier vreest voor overlast van de gemotoriseerde luchtvaart. In reactie hierop is aangegeven dat de wijzigingen van de artikelen 20 en 21 van het BBL slechts zien op een vrijstelling voor ongemotoriseerde luchtvaartuigen.
Ten aanzien van de verklaring van geen bezwaar, waarover ballonvaarders moeten beschikken om gebruik te maken van de vrijstelling van artikel 20 (opstijgen), suggereren de PBN en de KNVvL om in het BBL duidelijk te maken dat deze uitsluitend betrekking mag hebben op de openbare orde en veiligheid. In reactie hierop wordt aangegeven dat aan de vrijstelling van artikel 20 niet de voorwaarde van het hebben van een verklaring van geen bezwaar is verbonden. Wel zal deze voorwaarde worden gesteld in de nog te wijzigingen Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. Daarbij zal worden aangesloten bij artikel 18, tweede lid, van de Regeling burgerluchthavens waarin is bepaald dat de verklaring van geen bezwaar vanwege de openbare orde en veiligheid wordt afgegeven.

VIII. Voorhang

Het ontwerpbesluit is, gelet op de artikelen 8.44, zesde lid, en 8.47, vierde lid, van de Wet luchtvaart, voor zover het betreft artikel I, onderdelen B, C, D, E en F, tot en met 23 september 2014 overgelegd aan de beide kamers der Staten-Generaal in verband met voorhang. De vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu heeft naar aanleiding van het ontwerpbesluit een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd (Kamerstukken II, 2014–15, 31 936, nr. 222) die ik bij brief van 13 oktober 2014 heb beantwoord (Kamerstukken II, 2014–15, 31 936, nr. 228).



IX. Vaste verandermomenten en inwerkingtreding

Dit ontwerpbesluit treedt grotendeels met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst. Hiermee wordt afgeweken van de vaste verandermomenten voor regelgeving vanwege het feit dat het verbeteringen betreft op basis van ervaringen met het vaststellen van luchthavenbesluiten die in het belang zijn van de praktijk. De wijzigingsonderdelen van artikel I, onderdelen A, subonderdeel 2, G en H, treden echter op een later bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Er is voor gekozen om een wijziging van de Wet luchtvaart en de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen af te wachten, zodat veiligheidseisen gesteld kunnen worden voor terreinen die gebruikt worden door de in deze onderdelen genoemde categorieën luchtvaartuigen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,